



Kapsch TrafficCom

# **H1** **2022/23.**

*Halbjahresfinanzbericht gemäß § 125 BörseG 2018.*

# Ausgewählte Kennzahlen.

2022/23 und 2021/22: bezieht sich auf das jeweilige Geschäftsjahr (1. April bis 31. März)

H1: erstes Halbjahr eines Geschäftsjahres (1. April bis 30. September)

PP: Prozentpunkte

Wenn nicht anders angegeben, alle Werte in EUR Mio.

<b>Ertragskennzahlen</b>	<b>2021/22</b>	<b>H1 2021/22</b>	<b>H1 2022/23</b>	<b>+/-</b>
Umsatz	519,8	255,2	264,8	3,8 %
Anteil Segment Maut	71,2 %	70,9 %	73,8 %	2,8 PP
Anteil Segment Verkehrsmanagement	28,8 %	29,1 %	26,2 %	-2,8 PP
EBITDA <sup>1)</sup>	32,7	21,4	15,0	-30,0 %
EBITDA-Marge	6,3 %	8,4 %	5,7 %	-2,7 PP
EBIT	11,0	10,6	4,7	-55,6 %
EBIT-Marge	2,1 %	4,2 %	1,8 %	-2,4 PP
Ergebnis vor Steuern	5,3	7,7	2,9	-62,4 %
Periodenergebnis	-6,2	5,4	1,8	-67,2 %
Periodenergebnis, den Anteilseignern zurechenbar	-9,3	3,0	0,3	-90,1 %
Ergebnis je Aktie in EUR	-0,72	0,23	0,02	-90,1 %
<b>Geschäftssegmente</b>	<b>2021/22</b>	<b>H1 2021/22</b>	<b>H1 2022/23</b>	<b>+/-</b>
<b>Maut</b>				
Umsatz	369,9	181,0	195,3	7,9 %
EBIT	3,3	1,3	2,5	84,7 %
EBIT-Marge	0,9 %	0,7 %	1,3 %	0,5 PP
<b>Verkehrsmanagement</b>				
Umsatz	149,9	74,1	69,4	-6,3 %
EBIT	7,7	9,3	2,3	-75,7 %
EBIT-Marge	5,1 %	12,6 %	3,3 %	-9,3 PP
<b>Umsatzanteile der Regionen</b>	<b>2021/22</b>	<b>H1 2021/22</b>	<b>H1 2022/23</b>	<b>+/-</b>
EMEA	54,2 %	56,8 %	47,5 %	-9,3 PP
Americas	40,8 %	38,9 %	46,6 %	7,7 PP
APAC	5,0 %	4,3 %	5,9 %	1,6 PP
<b>Bilanzkennzahlen</b>	<b>31. März 2022</b>		<b>30. Sept. 2022</b>	<b>+/-</b>
Bilanzsumme	512,1		511,9	-0,0 %
Eigenkapital <sup>2)</sup>	77,9		63,1	-19,0 %
Eigenkapitalquote <sup>2)</sup>	15,2 %		12,3 %	-2,9 PP
Nettoverschuldung <sup>3)</sup>	158,3		190,3	20,3 %
Verschuldungsgrad <sup>4)</sup>	203,2 %		301,6 %	98,4 PP
Nettoumlaufvermögen <sup>5)</sup>	71,0		79,4	11,9 %
<b>Geldflussrechnung</b>	<b>2021/22</b>	<b>H1 2021/22</b>	<b>H1 2022/23</b>	<b>+/-</b>
Nettoinvestitionen <sup>6)</sup>	5,3	0,2	1,6	> 500 %
Free Cashflow <sup>7)</sup>	16,8	-1,2	-11,4	> -100 %
<b>Weitere Informationen</b>	<b>2021/22</b>	<b>H1 2021/22</b>	<b>H1 2022/23</b>	<b>+/-</b>
Mitarbeiter/-innen, zum Stichtag	4.220	4.526	4.195	-7,3 %
On-Board Units, in Mio. Stück	10,38	4,48	5,44	21,4 %

<sup>1)</sup> Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit vor Abschreibungen und Wertminderungen

<sup>2)</sup> Inklusive nicht beherrschender Anteile

<sup>3)</sup> Liquide Mittel + sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte – Finanzverbindlichkeiten – Leasingverbindlichkeiten

<sup>4)</sup> Nettoverschuldung/Eigenkapital

<sup>5)</sup> Vorräte + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte + kurzfristige Vertragsvermögenswerte + kurzfristige Steuerforderungen – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten – kurzfristige Steuerverbindlichkeiten – kurzfristige Rückstellungen – kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen

<sup>6)</sup> Investitionen zum Ankauf und Zahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten

<sup>7)</sup> Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit + Cashflow aus Investitionstätigkeit

# Headlines H1 2022/23.

## Umsatz H1



EUR 264,8 Mio.  
+3,8 %

## EBIT H1



EUR 4,7 Mio.  
-55,6 %

## Ergebnis je Aktie H1



EUR 0,02  
-90,1 %

### Umsatz um 3,8 % über Vorjahr.

- Steigerungen im Segment Maut, vor allem aus Errichtungsprojekten und Komponentengeschäft.
- Beachtliches Wachstum in der Region Americas in beiden Segmenten.
- Deutliche Zuwächse in der Region APAC.

### Turnaround im H1 bestätigt.

- EBIT insbesondere belastet durch Anstieg der Personalkosten.
- Dennoch beide Segmente weiterhin positiv.

### Finanzlage weiterhin im Fokus.

- Rückzahlung von Finanzverbindlichkeiten.
- Verschuldungsgrad aufgrund niedrigerer liquider Mittel auf 302 % gestiegen.
- Eigenkapitalquote bei 12 %.

### Ausblick für das Gesamtjahr 2022/23 bestätigt.

- Stabiles Umsatzniveau und deutlich verbesserte Profitabilität erwartet.
- Makroökonomisches Umfeld, Projekte in Südafrika und Belarus bergen Unsicherheiten.
- Umsetzung der Strategie 2027.

### Beschlüsse der Hauptversammlung.

- Keine Dividendenzahlung.
- Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2021/22.
- PwC Wirtschaftsprüfung GmbH als Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2022/23 bestellt.
- Vergütungsbericht für Vorstand und Aufsichtsrat beschlossen.
- Frau Sabine Kauper wieder in den Aufsichtsrat gewählt.

# Brief des Vorstandsvorsitzenden.

## Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

der vorliegende Bericht über das erste Halbjahr 2022/23 von Kapsch TrafficCom belegt, dass wir mit den gesetzten Maßnahmen für unsere Profitabilität und kommendes Wachstum auf dem richtigen Weg sind. In einem unverändert sehr anspruchsvollen Umfeld konnten wir den Umsatz in den vergangenen sechs Monaten konstant leicht steigern und den Turnaround beständigen.

---

### **Erstes Halbjahr 2022/23:**

> Umsatz: EUR 265 Mio. (+3,8 %)

> EBIT: EUR 5 Mio. (-55,6 %)

Das wirtschaftliche Umfeld war weiterhin von zahlreichen Unwägbarkeiten geprägt. Nachdem als Folge der COVID-19-Pandemie seit geraumer Zeit die Geschäftsdynamik schwach und die Lieferkette stark beeinträchtigt waren, verschärfte der seit Februar andauernde Konflikt in der Ukraine die Situation. Die Auswirkungen zeigen sich insbesondere in gestiegenen Kosten sowie immensen Teuerungsraten und Zinserhöhungen.

Kapsch TrafficCom gelang es in diesem Umfeld, den Umsatz in den ersten beiden Quartalen des Geschäftsjahres 2022/23 auf EUR 265 Mio. zu steigern. Das Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT) ist mit knapp EUR 5 Mio. positiv, liegt allerdings deutlich unter dem Vorjahreswert. Während die Wechselkursentwicklung zum US-Dollar positiv wirkte, spiegelt der Rückgang die bereits im ersten Quartal gestiegenen Personalkosten, vor allem in Nordamerika, wider.

Das Wachstum war im H1 2022/23 getragen von dem Mautsegment, wobei das Errichtungsgeschäft um beachtliche 41 % über dem Vorjahr lag und auch das Komponentengeschäft anstieg. Das Segment Maut erwirtschaftete somit im Berichtszeitraum 74 % des Gesamtumsatzes, 26 % entfielen auf das Segment Verkehrsmanagement. Regional gesehen verzeichneten wir in der Region Americas starkes Wachstum, während das Geschäft in der Region EMEA sehr verhalten war.

Unser Ergebnis ist von den gestiegenen Kosten betroffen, und die Situation in unserer Lieferkette war weiterhin angespannt. Über den Sommer mussten wir die Produktionskapazitäten verringern, obwohl die Nachfrage nach Komponenten wieder zunahm.

Wir haben im Zuge der Restrukturierung unsere Kostenbasis bereits deutlich reduziert. Kurzfristig gesehen hätten wir auch die Personalkosten weiter reduzieren können. Einerseits haben wir allerdings mehr Personal benötigt, um Projekte – insbesondere in den USA – abzuarbeiten, und andererseits haben wir im Sinne unserer langfristigen Strategie und des Erfolges von Kapsch TrafficCom entschieden, bewusst Personal für Neugeschäft vorzuhalten und punktuell qualifiziertes Personal aufzubauen. Unser zukünftiges Wachstum soll nicht an mangelnden internen Ressourcen scheitern. Dennoch werden wir auf die Entwicklung dieser Kosten gezielt achten.

---

### **Fokus auf Kosten und Liquiditätsmanagement weiterhin wichtig.**

Der Free Cashflow war im H1 2022/23 mit EUR -11 Mio. deutlich negativ.

In diesem Zusammenhang stieg die Nettoverschuldung auf EUR 190 Mio. und der Verschuldungsgrad auf 302 %. Die Eigenkapitalquote ging auf 12 % zurück. Wenngleich wir im Berichtszeitraum erneut Schulden getilgt haben, zeigen diese Kennzahlen die nach wie vor unzufriedenstellende finanzielle Lage. Die liquiden Mittel reduzierten sich in den vergangenen sechs Monaten im Zusammenhang mit den Rückzahlungen und der gestiegenen laufenden Finanzierung des Umlaufvermögens. Wir managen daher unsere Liquidität sorgfältig und in enger Abstimmung mit unseren finanzierenden Banken.

Projektseitig gab es im ersten Halbjahr 2022/23 einige relevante Entwicklungen bei unseren bestehenden Projekten: In Nordamerika konnten wir die Projekte weiter abarbeiten und vergangene Probleme reduzieren. Wir sehen uns hier also auf einem guten Weg, um wieder Ressourcen für Neuprojekte freizuhaben und werden das neuerliche Wachstum behutsam planen.

In Südafrika wurde unser bestehender Vertrag für das Mautsystem in der Provinz Gauteng bis Anfang Dezember 2022 verlängert. Zurzeit ist ungewiss, wie sich die Entscheidung, in Gauteng keine Maut mehr einzuheben, mittelfristig auswirken wird.

Im vergangenen Quartal haben wir drei bedeutende Neuprojekte gewonnen: In Schweden wurden wir mit der Umsetzung eines neuen Multi-Lane Free-Flow Systems in Göteborg beauftragt. Das System deckt ein komplexes Stadtgebiet ab und ist gemessen an der Anzahl der Mautstationen und Mautstellen eines der größten städtischen Mautprojekte der Welt. In Peru wurden wir gemeinsam mit einem Partner beauftragt, die Mobilitäts- und Sicherheitsmanagementsysteme für die Smart City-Plattform der Stadt Lima bereitzustellen. Sie liefern den Stadtverwaltungen die notwendigen Informationen für ein intelligentes und proaktives Mobilitätsmanagement. Und in den Vereinigten Arabischen Emiraten wurden wir ausgewählt, gemeinsam mit der Hauptstadt des Emirats Sharjah die nächste Stufe des intelligenten Verkehrsmanagements zu entwickeln. Dieses zentralisierte Kontrollsystem wird den Verkehrsfluss verbessern und über eine Verkehrsleitzentrale koordiniert steuern können.

Diese drei Neuprojekte haben eines gemeinsam: Sie beinhalten städtische Verkehrsmanagementsysteme. Wir sind davon überzeugt, dass es für Städte zunehmend wichtiger wird, für reibungslose Mobilität zu sorgen, die zugleich Umweltziele unterstützt. Es gilt, Mobilitätsmuster zu lenken und nachhaltige Verkehrslösungen zu implementieren. Die gewonnenen Projekte unterstützen unser strategisches Ziel, im urbanen Bereich zu wachsen.

Im Komponentengeschäft haben wir einen Meilenstein erreicht: Im Juni wurde in unserer Produktionsstätte in Kanada der 100-millionste Transponder hergestellt. Die Transponder ermöglichen die automatische Mautzahlung ohne Stopp an einer Mautstelle. Unsere 100 Millionen Transponder haben den Fahrerinnen und Fahrern somit ein Vielfaches an Stunden erspart und zur Reduktion der Emissionen beigetragen.

#### **Ausblick.**

Im zweiten Halbjahr des laufenden Geschäftsjahres wird unser Fokus weiterhin auf Neugeschäft sowie auf Kostendisziplin und Liquiditätsmanagement liegen. Wir sind auf dem richtigen Weg, sehen aber noch einige Aufgaben vor uns, um die gewünschten Ergebnisse zu erzielen. Das Umfeld, in dem wir agieren, macht es uns zurzeit nicht einfach.

In Südafrika erwarten wir demnächst die Bekanntgabe der Provinz Gauteng, wie sie mit dem Mautsystem weiter verfahren möchte. Ebenso gilt unserem Projekt in Belarus, das weiterhin plangemäß läuft, besonderes Augenmerk. Nicht zuletzt beobachten wir die makroökonomische Entwicklung genau und sind darauf vorbereitet, agil zu reagieren.

In Bezug auf Neugeschäft sehen wir langsam wieder eine Markterholung von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, und wir rechnen mit Nachbestellungen und neuen Projekten im Laufe des Jahres 2023.

Nachdem wir im August den Verkauf des spanischen Geschäftsbereiches öffentlicher Verkehr vereinbart hatten, sollte in Kürze das Closing der Transaktion erfolgen und einen positiven Ergebniseffekt mit sich bringen.

---

#### **Ausblick 2022/23:**

> Umsatz stabil.

> EBIT-Verbesserung erwartet.

Auf dieser Basis erwarten wir unverändert für das Geschäftsjahr 2022/23 ein stabiles Umsatzniveau und eine gegenüber dem Vorjahr deutlich verbesserte Profitabilität. Darin wird der Sondereffekt aus dem Verkauf des spanischen Geschäftsbereiches enthalten sein. Die Entwicklung der zuvor genannten Faktoren birgt allerdings Unsicherheiten und kann unser Ergebnis dementsprechend beeinflussen.

Trotz der aktuellen Schwierigkeiten und bei aller Kostendisziplin arbeiten wir an der Umsetzung unserer Strategie 2027. Die Erfolge im ersten Halbjahr, auch im urbanen Bereich, bestärken uns darin, unseren Weg weiterzugehen.

Mit freundlichen Grüßen



Georg Kapsch  
Vorstandsvorsitzender

# Ordentliche Hauptversammlung 2022.

Am 7. September 2022 fand die ordentliche Hauptversammlung von Kapsch TrafficCom AG statt. Nach zwei Jahren virtueller Hauptversammlungen konnte sie wieder physisch vor Ort abgehalten werden. Die folgenden Beschlüsse wurden gefasst:

- Keine Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2021/22; Bilanzgewinn wird auf neue Rechnung vorgetragen.  
Zahl der Aktien, für die gültige Stimmen abgegeben wurden: 8.911.303 (68,55 % von in Summe 13.000.000 Aktien)  
Dafür: 8.911.063 Stimmen (Gegenstimmen: 240, keine Enthaltungen)
- Entlastung der Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2021/22.  
Gültige Stimmen: 8.891.303 (68,39 %)  
Dafür: 8.891.303 Stimmen (keine Gegenstimmen, Enthaltungen: 20.000 Stimmen)
- Entlastung von Sabine Kauper als Mitglied des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2021/22.  
Gültige Stimmen: 8.890.028 (68,38 %)  
Dafür: 8.890.027 Stimmen (Gegenstimmen: 1, Enthaltungen: 20.853 Stimmen)
- Entlastung der restlichen Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2021/22.  
Gültige Stimmen: 8.908.848 (68,53 %)  
Dafür: 8.908.848 Stimmen (keine Gegenstimmen, Enthaltungen: 2.033 Stimmen)
- Bestellung der PwC Wirtschaftsprüfung GmbH, Wien, zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2022/23.  
Gültige Stimmen: 8.910.881 (68,55 %)  
Dafür: 8.910.881 Stimmen (keine Gegenstimmen, keine Enthaltungen)
- Vergütungsbericht.  
Gültige Stimmen: 8.889.528 (68,38 %)  
Dafür: 8.889.061 Stimmen (Gegenstimmen: 467, Enthaltungen: 21.353 Stimmen)
- Wiederwahl von Frau Dipl.Betriebsw. (FH) Sabine Kauper in den Aufsichtsrat. Funktionsperiode bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2022/23 beschließt.  
Gültige Stimmen: 8.890.737 (68,39 %)  
Dafür: 8.890.056 Stimmen (Gegenstimmen: 681, Enthaltungen: 20.144 Stimmen)

# Kapitalmarkt.

## Aktienkursentwicklung.

### Kursverlauf im ersten Halbjahr 2022/23.

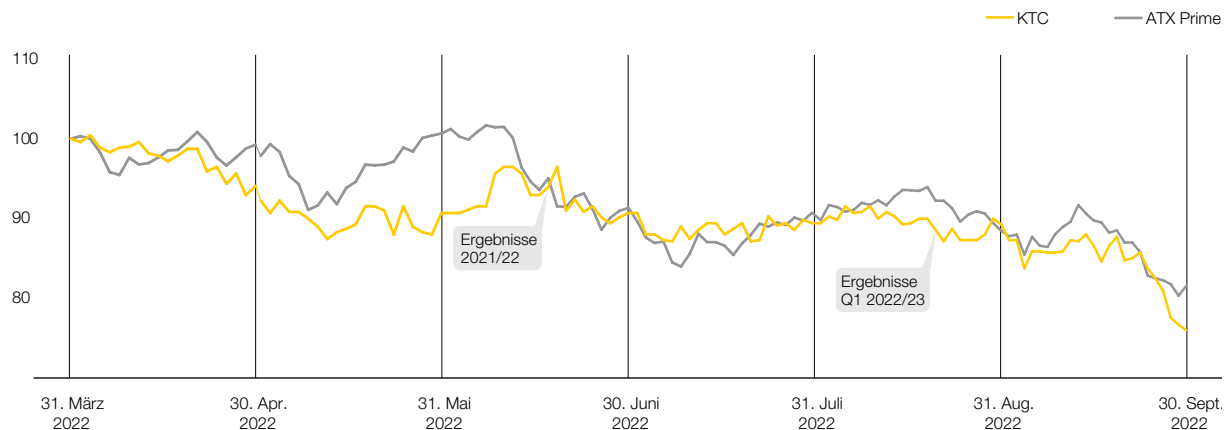
Die Schlusskurse der Kapsch TrafficCom Aktie bewegten sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2022/23 in einer Schwankungsbreite von EUR 14,36 bis EUR 10,90, wobei die Grundtendenz analog zum internationalen Börsenumfeld kontinuierlich rückgängig war.

Die Aktie eröffnete am 1. April 2022 bei EUR 14,10 und verzeichnete bereits in den ersten beiden Monaten ein Kursminus von rund 10%. Im Juni erholte sich der Kurs leicht und lag am Tag nach der Veröffentlichung der Jahresergebnisse wieder bei EUR 13,80. Von da an setzte sich der Abwärtstrend fort, insbesondere gegen Ende des Halbjahres.

Dem (intraday) Höchstkurs von EUR 14,40 am 4. April 2022 stand ein (intraday) Tiefstkurs von EUR 10,80 zum Halbjahresende gegenüber. Die Kapsch TrafficCom Aktie schloss am 30. September 2022 bei einem Kurs von EUR 10,90, dem tiefsten Schlusskurs des Berichtszeitraumes. Sie verlor somit im ersten Halbjahr 2022/23 um 23,8% an Wert. Der Benchmark-Index ATX Prime beschrieb eine vergleichbare Entwicklung und verlor in diesem Zeitraum 18,3%.

**Marktkapitalisierung Ende H1 2022/23:**  
EUR 141,7 Mio.

### Kursentwicklung der Kapsch TrafficCom Aktie und des ATX Prime im laufenden Geschäftsjahr.



## Aktienkennzahlen.

In EUR, wenn nicht anders angegeben	H1 2021/22	H1 2022/23
Ergebnis je Aktie	0,23	0,02
Höchstkurs (intraday)	16,00	14,40
Tiefstkurs (intraday)	14,02	10,80
Schlusskurs 30. September	14,84	10,90
Entwicklung der Aktie	-0,4 %	-23,8 %
Ø Handelsvolumen (Stück, Doppelzählung)	16.230	6.535

## Betreuung der Aktie.

### Analysten.

In den letzten zwölf Monaten veröffentlichten die folgenden Finanzinstitutionen Berichte zur Aktie (in alphabetischer Reihenfolge):

- Erste Group Bank
- ODDO BHF/Frankfurt Main Research (FMR)
- Raiffeisen Bank International

### Liquiditätsanbieter.

Mit Mai 2022 startete die Wiener Börse das neue Best Bid and Offer Modell, in dessen Rahmen HRTEU Limited und XTX Markets SAS als MiFID Market Maker für die Kapsch TrafficCom Aktie agieren. Als Market Maker fungieren zudem (mit Stand 30. September 2022):

- Erste Group Bank
- ODDO BHF Corporates & Markets
- Raiffeisen Centrobank AG

## Investor-Relations-Aktivitäten im ersten Halbjahr 2022/23.

Kapsch TrafficCom war auch im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres für Investorenanfragen erreichbar und nahm aktiv Gelegenheiten wahr, um den Kontakt zu Kapitalmarktteilnehmern zu intensivieren. Die Veranstaltungen wurden im Zusammenhang mit COVID-19 durchwegs virtuell abgehalten:

- Virtuelle Investorenkonferenz Raiffeisen Bank International
- Virtuelle Investorenkonferenz Erste Group Bank
- Zahlreiche direkte Telefonate und E-Mails

## Dividende.

Aufgrund des negativen Periodenergebnisses im Geschäftsjahr 2021/22 schlug der Vorstand der ordentlichen Hauptversammlung 2022 vor, keine Dividende auszuschütten. Die Hauptversammlung folgte diesem Vorschlag. Auch im Folgejahr erscheint eine Ausschüttung als unwahrscheinlich angesichts der geplanten Investitionen im Rahmen der Umsetzung der Strategie 2027.

### Historie der Dividendenauszahlungen.

Jahr	Dividende je Aktie	Ergebnis je Aktie (Referenzjahr)	Ausschüttungsquote
2018	EUR 1,50	EUR 2,21	68,0 %
2019	EUR 1,50	EUR 3,68	40,8 %
2020	EUR 0,00	EUR -3,70	0,0 %
2021	EUR 0,00	EUR -7,91	0,0 %
2022	EUR 0,00	EUR -0,72	0,0 %

## Kontakt für Investoren.

Investor Relations Team	Marcus Handl, Valerie Riegler
Aktionärstelefon	+43 50 811 1122
E-Mail	IR.kapschtraffic@kapsch.net
Website	www.kapsch.net



# Konzernlagebericht H1 2022/23.

## 1. Rahmenbedingungen für den Konzern.

Kapsch TrafficCom ist ein weltweit anerkannter Anbieter von Verkehrslösungen für eine nachhaltige Mobilität. Innovative Lösungen in den Anwendungsbereichen Maut und Mautdienste sowie Verkehrsmanagement und Demand Management tragen zu einer gesünderen Welt ohne Staus bei.

---

*Kapsch TrafficCom ist ein weltweit anerkannter Anbieter von Verkehrslösungen für eine nachhaltige Mobilität.*

### Vision und Mission.

Kapsch TrafficCom verfolgt die Mission, innovative Verkehrslösungen für eine nachhaltige Mobilität zu entwickeln. Damit soll Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern ermöglicht werden, komfortabel, pünktlich, sicher, effizient und mit einer minimalen Umweltbelastung an ihr Ziel zu kommen. Die Vision von Kapsch TrafficCom ist es, die Grenzen der Mobilität zugunsten einer gesunden Welt ohne Staus neu zu definieren.

### Zielmärkte.

Zu diesem Zweck adressiert Kapsch TrafficCom den Markt für intelligente Verkehrssysteme (Intelligent Transportation Systems, ITS). Diese unterstützen und optimieren den Verkehr (einschließlich Infrastruktur, Fahrzeuge, Benutzer und Industrie) und nutzen dafür Informations- und Kommunikationstechnologien. Innerhalb des ITS-Marktes ist Kapsch TrafficCom auf die Bereiche Maut und Mautdienste sowie Verkehrsmanagement und Demand Management fokussiert. Kernregionen der Geschäftstätigkeit sind Nord-, Mittel- und Südamerika, Europa sowie Ozeanien (Australien und Neuseeland).

### Adressierbarer Markt.

Der für das Unternehmen adressierbare Markt hatte im Jahr 2020 ein Volumen von EUR 4,6 Mrd. Es wird erwartet, dass der Markt bis 2027 um jährlich durchschnittlich 6,7 % auf EUR 7,2 Mrd. wachsen wird.

### Markttreiber.

Kapsch TrafficCom hat die wichtigsten Treiber in den derzeit adressierten Märkten wie folgt identifiziert:

- Umweltschutz
- Bedarf nach Verkehrsinfrastruktur und ihrer Erhaltung
- Urbanisierung
- Neue Verkehrsmittel und -dienste
- Vernetzte Mobilität
- Daten und künstliche Intelligenz
- Datensicherheit

Weiterführende Informationen dazu können dem Konzernlagebericht 2021/22 entnommen werden.

### Grundlegende Veränderungen im Geschäftsfeld von Kapsch TrafficCom.

Die oben genannten Markttreiber haben bereits folgende Trends ausgelöst:

- War die ITS-Industrie in der Vergangenheit Hardware-lastig, geht der Trend zunehmend in Richtung Software-Plattformen. Dabei werden vermehrt Modullösungen und Cloud-Anwendungen eine Rolle spielen.
- Angebotene Dienste stellen den Nutzer in den Mittelpunkt und werden in von ihm bevorzugte Plattformen und Geräte integriert.
- Zahlungslösungen werden in die Fahrzeugtechnik integriert und neue Zahlungstechnologien werden auf den Markt kommen.
- Intelligente Verkehrsinfrastruktur kann mit günstigeren Sensoren, Modulen und Verbindungstechnologien realisiert werden. Das spezifische Domain-Wissen und die Notwendigkeit kundenspezifischer Lösungen bleiben allerdings von Bedeutung.
- Neue Lösungen können zügig global ausgerollt werden.

## 2. Finanzielle Leistungsindikatoren.

### 2.1 Ertragslage.

Der **Umsatz** erreichte im ersten Halbjahr des laufenden Geschäftsjahres EUR 264,8 Mio. und lag damit um 3,8 % über dem Vergleichswert des Vorjahres. Geografisch betrachtet veränderten sich die Umsätze wie folgt:

- Region EMEA (Europa, Mittlerer Osten, Afrika): -13,2 % auf EUR 125,8 Mio.
- Region Americas (Nord-, Mittel- und Südamerika): +24,4 % auf EUR 123,4 Mio.
- Region APAC (Asien-Pazifik): +41,3 % auf EUR 15,6 Mio.

**EBITDA** und **EBIT**. Das Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit vor Abschreibungen und Wertminderungen (EBITDA) betrug EUR 15,0 Mio. (Vorjahr: EUR 21,4 Mio.). Das Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT) war mit EUR 4,7 Mio. ebenfalls wieder positiv (Vorjahr: EUR 10,6 Mio.). Die EBIT-Marge betrug somit 1,8 % (Vorjahr: 4,2 %).

Das EBITDA und das EBIT im ersten Halbjahr 2022/23 waren von folgenden Einmaleffekten beeinflusst:

- Gestiegene Personalkosten im Vergleich zum Vorjahr (EUR +10,6 Mio.) beeinflusst durch ungünstige Währungskursentwicklungen sowie Gehaltsindexierungen in unterschiedlichen Ländern aufgrund von Inflationsanpassungen sowie Veränderung der variablen Vergütungskonfiguration.

Die operativen Währungseffekte (netto) waren im ersten Halbjahr des aktuellen Geschäftsjahres mit EUR 9,2 Mio. positiv (Vorjahr: EUR 2,9 Mio.). Dafür war im Wesentlichen der Abwärtstrend des Euro gegenüber dem US-Dollar verantwortlich.

Im Vorjahr summierten sich die Spezialeffekte auf EUR -3,9 Mio. Sie umfassten die Kündigung eines Kundenprojektes in den USA (EUR -4,0 Mio.) und die Erhöhung des Lizenz- und Patentaufwands durch die Beilegung eines Patentstreits (EUR -3,0 Mio.). Einen positiven Effekt hatte die vorzeitige Beendigung eines Leasingvertrages für Büroräumlichkeiten mit der positiven Auswirkung von EUR 3,1 Mio.

Das **Finanzergebnis** im ersten Halbjahr 2022/23 betrug EUR -1,2 Mio. (Vorjahr: EUR -2,8 Mio.). Dabei ist bereits ein positiver Effekt aus Wechselkursveränderungen bei internen Finanzierungen berücksichtigt, der sich mit EUR 1,9 Mio. positiv ausgewirkt hat (Vorjahr: EUR +1,0 Mio.). Diese Gewinne sind größtenteils unrealisiert.

Für die Ermittlung der **Ertragsteuern** zog das Unternehmen im ersten Halbjahr 2022/23, wie im Vorjahr, einen theoretischen Ertragsteuersatz von 25 % heran. Basis für die Berechnung der Ertragsteuern war das Konzernergebnis vor Steuern und ohne Berücksichtigung der (bereits versteuerten) „anteiligen Ergebnisse aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“. Daraus resultierte ein Steueraufwand in Höhe von EUR 1,1 Mio. (Vorjahr: EUR 2,3 Mio.).

Das **Periodenergebnis** für das erste Halbjahr des laufenden Geschäftsjahres betrug EUR 1,8 Mio. (Vorjahr: EUR 5,4 Mio.).

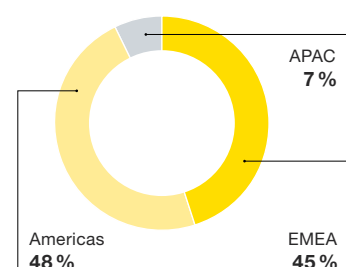
### 2.2 Ertragslage nach Segmenten.

#### Maut.

Der **Umsatz** im Segment Maut stieg um 7,9 % auf EUR 195,3 Mio. und trug 73,8 % (Vorjahr: 70,9 %) zum Gesamtumsatz bei.

Die **Region Americas** hat EMEA im ersten Halbjahr 2022/23 überholt und konnte den größten Umsatz in Höhe von EUR 94,2 Mio. verzeichnen (+32,6 %). Die Steigerung stammte vor allem aus den USA in allen Geschäftsbereichen Errichtung, Betrieb und Komponenten. Auch weitere Länder in Lateinamerika, wie Chile, Puerto Rico, Costa Rica und Argentinien, trugen zu der Umsatzsteigerung bei. Die größte negative Abweichung stammt aus Mexiko, wo im Vorjahr Errichtungsprojekte enthalten waren, die im aktuellen Jahr aufgrund der Finalisierung der Projekte keinen Umsatzbeitrag leisteten.

**Maut-Umsatz nach Regionen.**



Die im letzten Wirtschaftsjahr im Mautsegment stärkste **Region EMEA** musste einen Umsatzrückgang um EUR 13,3 Mio. auf EUR 88,0 Mio. verzeichnen. Der wichtigste Grund dafür ist die Beendigung des landesweiten Mautprojektes in Polen Ende 2021, aber auch ein Umsatzrückgang in Belarus und Frankreich. Die Umsatzsteigerungen in Südafrika, Spanien und Österreich konnten die negativen Effekte im ersten Halbjahr 2022/23 nicht kompensieren.

Die **Region APAC** konnte das größte relative Wachstum von 45,8 % verzeichnen (EUR +4,1 Mio.). Nach der schwierigen Phase der Corona-Pandemie sind Errichtungsprojekte wieder verstärkt angelaufen, was sich in einer Steigerung vor allem in Australien und Neuseeland niederschlägt. Die Komponentenumsätze in der Region blieben im ersten Halbjahr 2022/23 auf Vorjahresniveau.

Im ersten Halbjahr 2022/23 wurden 5,44 Mio. (Vorjahr: 4,48 Mio.) On-Board Units verkauft. Steigerungen wurden in den USA, Kanada, Australien und Südafrika verzeichnet, dagegen gingen die Verkaufszahlen in Frankreich und Spanien zurück. Die Beendigung des nationalen Mautprojektes in Polen sowie Sanktionen in Russland wirkten sich zusätzlich negativ auf das Komponentengeschäft aus. Auch die Lieferschwierigkeiten bedingt durch Bauteileverknappungen dämpften diese Entwicklung.

### Segment Maut nach Geschäftstypen.

in EUR Mio.	H1 2021/22	H1 2022/23	+/-
<b>Umsatz</b>	<b>181,0</b>	<b>195,3</b>	<b>7,9 %</b>
Errichtung	38,5	54,2	40,6 %
Betrieb	111,1	102,0	-8,2 %
Komponenten	31,4	39,2	24,8 %
<b>EBIT</b>	<b>1,3</b>	<b>2,5</b>	<b>84,7 %</b>

**EBIT.** Das EBIT im Segment Maut betrug EUR 2,5 Mio. (Vorjahr: EUR 1,3 Mio.). Die Rentabilität von Betriebs- und Komponentengeschäften ist im Vergleich mit dem Vorjahr zurückgegangen, aber positive Effekte aus den Errichtungsprojekten konnten die negativen Abweichungen kompensieren. Im Vorjahr waren Anpassungen von Projektmargen und Kosten im Zusammenhang mit der kundenseitigen Kündigung eines Projektes in Höhe von EUR -7,0 Mio. enthalten, was zu einer positiven Abweichung im laufenden Jahr beigetragen hat. Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen stiegen um 10,5 %. Der Personalaufwand stieg aufgrund ungünstiger Währungsentwicklungen, Gehaltsindexierungen in unterschiedlichen Ländern sowie durch die Veränderung der variablen Vergütungskonfiguration im ersten Halbjahr 2022/23 um 8,3 %. Das operative Währungsergebnis betrug EUR +8,0 Mio. (Vorjahr: EUR +2,5 Mio.).

**Maut-EBIT: EUR 2,5 Mio. (+84,7 %)**

### Verkehrsmanagement.

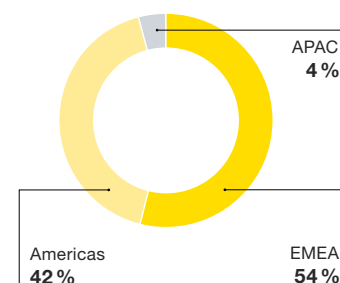
Der **Umsatz** im Segment Verkehrsmanagement (VM) sank um 6,3 % auf EUR 69,4 Mio. und trug somit 26,2 % (Vorjahr: 29,1 %) zum Gesamtumsatz bei.

Regional entwickelten sich die Umsätze wie folgt:

- Region EMEA: -14,1 %
- Region Americas: +3,7 %
- Region APAC: +22,0 %

In der **Region EMEA** trugen insbesondere Projekte in den Niederlanden, Großbritannien und Irland zur negativen Entwicklung bei. In der **Region Americas** ist die Steigerung Errichtungsprojekten in Chile und Kolumbien sowie Betriebsprojekten in Argentinien zu verdanken. Auch in der **Region APAC** stiegen die Errichtungs- und Betriebsumsätze, vor allem in Neuseeland, sodass der Gesamtumsatz in dieser Region von EUR 2,0 Mio. auf EUR 2,5 Mio. zunahm.

**VM-Umsatz nach Regionen.**



## Segment Verkehrsmanagement nach Geschäftstypen.

in EUR Mio.	H1 2021/22	H1 2022/23	+/-
<b>Umsatz</b>	<b>74,1</b>	<b>69,4</b>	<b>-6,3%</b>
Errichtung	30,6	20,5	-33,2%
Betrieb	40,6	46,5	14,3%
Komponenten	2,9	2,5	-12,2%
<b>EBIT</b>	<b>9,3</b>	<b>2,3</b>	<b>-75,7%</b>

**EBIT.** Das EBIT im Segment Verkehrsmanagement betrug im ersten Halbjahr 2022/23 EUR 2,3 Mio. (Vorjahr: EUR 9,3 Mio.). Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen stiegen um EUR 5,2 Mio. Der Personalaufwand ist aufgrund der Inflation und negativen Kursentwicklung ebenfalls um 9,5 % angestiegen.

**VM-EBIT: EUR 2,3 Mio. (-75,7%)**

### 2.3 Vermögenslage.

Die Bilanzsumme zum Stichtag 30. September 2022 betrug EUR 511,9 Mio. (31. März 2022: EUR 512,1 Mio.).

#### Aktivseite.

Die langfristigen Vermögenswerte stiegen zum 30. September 2022 auf EUR 203,5 Mio. (31. März 2022: EUR 195,6 Mio.). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus den Zugängen von Nutzungsrechten im Sachanlagevermögen bedingt durch die Verlängerung des Mietvertrages bis 2032 für das Bürogebäude des Headquarters in Wien.

Die kurzfristigen Vermögenswerte sanken um EUR 8,1 Mio. auf EUR 308,4 Mio. (31. März 2022: EUR 316,5 Mio.). Die größten Veränderungen betrafen den Bestand der liquiden Mittel mit einem Rückgang von EUR -28,9 Mio. im Wesentlichen bedingt durch die planmäßigen Rückzahlungen der Finanzverbindlichkeiten sowie die Finanzierung des Working Capital. Das Vorratsvermögen stieg im Vergleich zum 31. März 2022 deutlich um EUR 12,2 Mio. auf EUR 47,7 Mio., ebenso wie die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte (EUR +8,1 Mio.).

#### Passivseite.

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten sanken im ersten Halbjahr 2022/23 in Summe um EUR 71,4 Mio., im Wesentlichen bedingt durch die Umgliederung zu den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten entsprechend der geplanten Rückzahlungen und Restlaufzeiten (EUR -73,0 Mio.) sowie einer Neuaufnahme in Höhe von EUR 1,6 Mio.

Die langfristigen Leasingverbindlichkeiten stiegen um EUR 9,0 Mio., im Wesentlichen bedingt durch die Verlängerung des Mietvertrages für das Bürogebäude des Headquarters in Wien.

Die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten stiegen in Summe um EUR 66,4 Mio. Die wesentlichen Veränderungen resultierten aus der Umgliederung aufgrund der Fristigkeiten (EUR +73,0 Mio.), Rückzahlungen in Höhe von EUR 16,7 Mio. sowie Zugängen in Höhe von EUR 4,5 Mio. (siehe Erläuterung 10).

Das Eigenkapital betrug zum 30. September 2022 EUR 63,1 Mio. Der Rückgang gegenüber dem Bilanzstichtag 31. März 2022 um EUR 14,8 Mio. reflektiert im Wesentlichen das negative sonstige Ergebnis aus Währungsumrechnungsdifferenzen (EUR -16,3 Mio.) im ersten Halbjahr 2022/23. Die Eigenkapitalquote zum 30. September 2022 betrug 12,3 % (31. März 2022: 15,2 %).

### 2.4 Finanzlage.

#### Cashflow.

Der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit war im ersten Halbjahr des aktuellen Geschäftsjahres mit EUR -9,0 Mio. deutlich negativ (Vorjahr: EUR -0,3 Mio.). Die Veränderung des Nettoumlaufvermögens betrug EUR -8,2 Mio. (Vorjahr: EUR -3,2 Mio.). Dafür waren folgende Effekte ausschlaggebend: Die Vorräte stiegen um EUR 12,2 Mio. (Vorjahr: Rückgang um EUR -3,5 Mio.) ebenso wie die Summe aus „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte“ und „Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen“ um EUR 6,7 Mio. (Vorjahr: Anstieg um EUR 5,0 Mio.). Die Summe aus „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten“ und „Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen“ stieg um EUR 14,8 Mio. (Vorjahr: Anstieg

um EUR 11,1 Mio.). Die kurzfristigen Rückstellungen sanken um EUR 4,1 Mio. (Vorjahr: Rückgang um EUR 12,8 Mio.), was ebenfalls einen negativen Einfluss auf den Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit hatte.

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit betrug im ersten Halbjahr 2022/23 EUR -2,4 Mio. (Vorjahr: EUR -0,9 Mio.) und setzt sich im Wesentlichen aus dem Ankauf von Sachanlagen (EUR -1,7 Mio.) sowie dem Ankauf von immateriellen Vermögenswerten (EUR -0,5 Mio.) zusammen.

Die Summe aus dem Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit und dem Cashflow aus Investitionstätigkeit ergibt den Free Cashflow. Er betrug im ersten Halbjahr 2022/23 EUR -11,4 Mio. und lag deutlich unter dem Wert in der Vergleichsperiode des Vorjahres (EUR -1,2 Mio.).

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit wies im ersten Halbjahr einen Wert von EUR -17,4 Mio. aus (Vorjahr: EUR -39,4 Mio.). Die Veränderung setzt sich vor allem aus der Rückzahlung kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten in Höhe von EUR -16,7 Mio., der Aufnahme neuer Finanzierungen in Höhe von EUR 6,1 Mio. (davon EUR 1,6 Mio. langfristig) sowie der laufenden Tilgung von Leasingverbindlichkeiten mit EUR -6,5 Mio. zusammen.

Der Finanzmittelbestand zum 30. September 2022 betrug EUR 30,8 Mio. (31. März 2022: EUR 59,8 Mio.).

### **Kennzahlen zum 30. September 2022.**

Die Nettoverschuldung betrug EUR 190,3 Mio. (31. März 2022: EUR 158,3 Mio.), was einem Verschuldungsgrad von 301,6% (31. März 2022: 203,2%) entspricht. Der Anstieg der Nettoverschuldung resultierte im Wesentlichen aus dem niedrigeren Bestand an liquiden Mitteln (EUR -28,9 Mio.), der Veränderung der Finanzverbindlichkeiten (EUR +5,0 Mio.) sowie dem Anstieg der Leasingverbindlichkeiten (EUR -8,6 Mio.).

### **3. Angaben über Großgeschäfte mit nahestehenden Personen und Unternehmen sowie Änderungen im Konsolidierungskreis.**

Während des ersten Halbjahres gab es, außer den im Konzernabschluss 2021/22 erwähnten Geschäften sowie den im vorliegenden Bericht in Erläuterung 13 enthaltenen Informationen, keine weiteren Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen, welche die Finanzlage oder das Geschäftsergebnis wesentlich beeinflusst haben.

### **4. Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.**

Es sind keine wesentlichen Ereignisse nach dem 30. September 2022 eingetreten, über die zu berichten wäre.

## 5. Risikoberichterstattung.

Das Enterprise Risk Management (ERM), das ein Teil von Group Risk & Internal Audit ist, zielt auf eine frühzeitige Identifizierung, Bewertung und Steuerung jener Risiken ab, die das Erreichen der strategischen und operativen Ziele des Unternehmens wesentlich beeinflussen können. Primäres Ziel ist dabei nicht die Risikovermeidung. Vielmehr geht es sowohl um den kontrollierten und bewussten Umgang mit Risiken als auch um das rechtzeitige Erkennen und Nutzen sich bietender Chancen. Dadurch leistet das ERM einen wertvollen Beitrag zur Unternehmenssteuerung. Im Rahmen des ERM werden die wesentlichen Risiken quartalsweise erfasst, soweit möglich quantifiziert und global aggregiert. Der daraus abgeleitete Risikobericht ermöglicht die kompakte Erfassung und Verfolgung der wesentlichen Unternehmensrisiken. Der Bericht wird an den Vorstand und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats versendet.

Das projektorientierte Risikomanagement umfasst sowohl Kundenprojekte als auch interne Entwicklungsprojekte. Anhand von institutionalisierten Prozessen erfolgt bereits im Zuge der Angebotserstellung eine Analyse aller relevanten Risiken und Chancen. Dadurch wird eine Basis für Entscheidungen sowie für die zeitgerechte Planung und Umsetzung von Steuerungsmaßnahmen geschaffen.

Die wesentlichen Risiken von Kapsch TrafficCom sind:

- Branchenspezifische Risiken: Volatilität des Auftragseinganges, Risiken der Projektabwicklung, Risiken aufgrund nicht verhandelbarer, unvorteilhafter Bestimmungen und Bedingungen bei langfristigen Verträgen mit staatlichen Stellen.
- Strategische Risiken: Innovationsfähigkeit, Akquisition und Integration von Unternehmen im Zuge des Unternehmenswachstums, Länderrisiko.
- Finanzrisiken: Währungsrisiko, Zinsrisiko, Liquiditätsrisiko, Kreditrisiko.
- Personalrisiko.
- Rechtliche Risiken.
- IT-Risiken.

Diese wesentlichen Risiken des Konzerns werden in Abschnitt 2.2 des Konzernlageberichts 2021/22 erläutert.

Die COVID-19-Pandemie und die damit einhergehenden Implikationen auf die Wirtschaft sowie der Ausbruch des Konfliktes in der Ukraine und die damit einhergehenden Sanktionen gegen Russland sind für Kapsch TrafficCom weiterhin spürbar. Die Gruppe war bei den Komponentenverkäufen mit Engpässen in der Lieferkette konfrontiert. In Bezug auf das Neugeschäft war die Visibilität vergleichsweise niedrig. Das Management erwartet, dass die zuvor angeführten Risiken für die Gruppe im zweiten Halbjahr 2022/23 weiterhin aufrecht sein aber langsam abnehmen werden.

Im Konzern existiert ein internes Kontrollsystem (IKS), welches die vorhandenen internen Kontrollprozesse rund um die Rechnungslegung dokumentiert. Die Verantwortung für die Implementierung, Ausgestaltung und Überwachung des IKS im Hinblick auf die Einhaltung der konzernweiten Richtlinien und Vorschriften liegt beim jeweils zuständigen lokalen Management. Das IKS wird in Abschnitt 2.3 des Konzernlageberichts 2021/22 vorgestellt.

## 6. Ausblick auf das zweite Halbjahr des laufenden Geschäftsjahres.

Im zweiten Halbjahr des laufenden Geschäftsjahres liegt der Fokus von Kapsch TrafficCom weiterhin auf Neugeschäft sowie auf Kostendisziplin und Liquiditätsmanagement. In Südafrika wird die Bekanntgabe der Provinz Gauteng erwartet, wie sie mit dem Mautsystem weiter verfahren möchte. Ebenso gilt dem Projekt in Belarus, das weiterhin plangemäß läuft, besonderes Augenmerk. Nicht zuletzt beobachtet der Vorstand die makroökonomische Entwicklung genau und ist darauf vorbereitet, agil zu reagieren.

In Bezug auf Neugeschäft sieht Kapsch TrafficCom langsam wieder eine Markterholung von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, und es wird mit Nachbestellungen und neuen Projekten im Laufe des Jahres 2023 gerechnet. Nachdem im August der Verkauf des spanischen Geschäftsbereiches öffentlicher Verkehr vereinbart wurde, sollte in Kürze das Closing der Transaktion erfolgen und einen positiven Ergebniseffekt mit sich bringen.

Auf dieser Basis erwartet der Vorstand unverändert für das Geschäftsjahr 2022/23 ein stabiles Umsatzniveau und eine gegenüber dem Vorjahr deutlich verbesserte Profitabilität. Darin wird der Sondereffekt aus dem Verkauf des spanischen Geschäftsbereiches enthalten sein. Die Entwicklung der zuvor genannten Faktoren birgt allerdings Unsicherheiten und kann das Ergebnis dementsprechend beeinflussen.

Wien, am 15. November 2022

Der Vorstand



Georg Kapsch  
Vorsitzender des Vorstands



Andreas Hämmerle  
Mitglied des Vorstands



Alfredo Escribá Gallego  
Mitglied des Vorstands

# **Erklärung der gesetzlichen Vertreter.**

*Gemäß § 125 Abs. 1 BörseG 2018.*

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte verkürzte Konzernzwischenabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt, dass der Halbjahreslagebericht des Konzerns ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns bezüglich der wichtigen Ereignisse während der ersten sechs Monate des Geschäftsjahres und ihrer Auswirkungen auf den verkürzten Konzernzwischenabschluss und bezüglich der wesentlichen Risiken und Ungewissheiten in den restlichen sechs Monaten des Geschäftsjahres vermittelt.

Wien, am 15. November 2022

Der Vorstand



Georg Kapsch  
Vorsitzender des Vorstands



Andreas Hämmerle  
Mitglied des Vorstands



Alfredo Escribá Gallego  
Mitglied des Vorstands



# Verkürzter konsolidierter Zwischenbericht zum 30. September 2022.\*)

## Kapsch TrafficCom – Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung.

in TEUR	Erläuterung	H1 2021/22	H1 2022/23
Umsatzerlöse	(2)	255.169	264.752
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	10.883	15.419
Veränderung des Bestands an Fertigerzeugnissen und unfertigen Erzeugnissen		-1.064	915
Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen		-90.097	-104.005
Personalaufwand	(4)	-114.989	-125.610
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(5)	-37.173	-35.515
Anteiliges Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	(8)	-1.333	-979
<b>Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit vor Abschreibungen und Wertminderungen (EBITDA)</b>		<b>21.395</b>	<b>14.978</b>
Aufwand für planmäßige Abschreibungen		-10.855	-10.246
Wertminderungen und Wertaufholungen		107	0
<b>Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT)</b>		<b>10.647</b>	<b>4.732</b>
Finanzerträge		2.791	2.940
Finanzaufwendungen		-5.600	-4.168
<b>Finanzergebnis</b>		<b>-2.809</b>	<b>-1.228</b>
Anteiliges Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen als Finanzinvestitionen		-167	-620
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>7.671</b>	<b>2.884</b>
Ertragsteuern	(6)	-2.293	-1.121
<b>Periodenergebnis</b>		<b>5.378</b>	<b>1.763</b>
davon den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar		2.991	295
davon nicht beherrschende Anteile		2.387	1.468
<b>Periodenergebnis je Aktie, den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar (in EUR) <sup>1)</sup></b>		<b>0,23</b>	<b>0,02</b>
Sonstiges Ergebnis			
Währungsumrechnungsdifferenzen		-3.738	-21.725
Währungsumrechnungsdifferenzen aus Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb		610	7.268
Steuern betreffend Posten, die in das Periodenergebnis umgegliedert werden		-153	-1.817
<b>Summe der Posten, die anschließend in das Periodenergebnis umgegliedert werden</b>		<b>-3.280</b>	<b>-16.275</b>
<b>Summe der Posten, die anschließend nicht in das Periodenergebnis umgegliedert werden</b>		<b>0</b>	<b>-0</b>
<b>Sonstiges Ergebnis der Periode nach Steuern</b>		<b>-3.280</b>	<b>-16.275</b>
<b>Gesamtergebnis der Periode</b>		<b>2.098</b>	<b>-14.511</b>
davon den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar		1.524	-13.693
davon nicht beherrschende Anteile		574	-818

<sup>1)</sup> Ergebnis je Aktie verwässert = unverwässert und bezogen auf 13,0 Mio. Aktien.

\* Der verkürzte konsolidierte Zwischenbericht wurde weder einer Prüfung noch einer prüferischen Durchsicht durch einen Abschlussprüfer unterzogen.

## Kapsch TrafficCom – Konsolidierte Bilanz.

in TEUR	Erläuterung	31. März 2022	30. Sept.2022
<b>AKTIVA</b>			
Sachanlagen	(7)	48.993	57.301
Immaterielle Vermögenswerte	(7)	35.748	34.369
Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	(8)	27.832	26.178
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen	(9)	14.984	16.518
Langfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen		3.703	5.563
Sonstige langfristige Vermögenswerte <sup>1)</sup>	(9)	4.101	3.979
Latente Steueransprüche		60.223	59.599
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>195.584</b>	<b>203.507</b>
Vorräte		35.556	47.727
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte <sup>1)</sup>	(9)	131.449	135.160
Kurzfristige Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen	(9)	83.787	86.745
Kurzfristige Steuerforderungen		4.392	5.860
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	(9)	1.580	2.082
Liquide Mittel	(9)	59.751	30.833
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>316.515</b>	<b>308.407</b>
<b>SUMME AKTIVA</b>		<b>512.100</b>	<b>511.914</b>
<b>EIGENKAPITAL</b>			
Grundkapital		13.000	13.000
Kapitalrücklage		117.509	117.509
Konzernbilanzgewinn/-verlust und sonstige Rücklagen		-47.313	-61.006
<b>Kapital und Rücklagen, die den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar sind</b>		<b>83.196</b>	<b>69.503</b>
Nicht beherrschende Anteile		-5.294	-6.382
<b>SUMME EIGENKAPITAL</b>		<b>77.902</b>	<b>63.121</b>
<b>VERBINDLICHKEITEN</b>			
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(9,10)	136.051	64.652
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	(9)	27.604	36.651
Langfristige Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer		24.198	23.018
Langfristige Rückstellungen	(11)	1.685	1.510
Langfristige Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen		1.207	653
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	(9)	425	360
Latente Steuerschulden		2.859	3.887
<b>Langfristige Verbindlichkeiten</b>		<b>194.029</b>	<b>130.730</b>
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(9,10)	44.013	110.453
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	(9)	11.940	11.502
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(9)	71.476	76.557
Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen		35.678	39.618
Kurzfristige Rückstellungen	(11)	28.630	24.542
Kurzfristige Steuerverbindlichkeiten		2.314	3.501
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	(9)	46.118	51.888
<b>Kurzfristige Verbindlichkeiten</b>		<b>240.169</b>	<b>318.063</b>
<b>SUMME VERBINDLICHKEITEN</b>		<b>434.198</b>	<b>448.793</b>
<b>SUMME PASSIVA</b>		<b>512.100</b>	<b>511.914</b>

<sup>1)</sup> Lang- und kurzfristige Leasingforderungen werden aufgrund Unwesentlichkeit nicht gesondert in der Bilanz gezeigt, sondern sind in den sonstigen langfristigen Vermögenswerten und den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen kurzfristigen Vermögenswerten enthalten.

## Kapsch TrafficCom – Konsolidierte Eigenkapitalveränderungsrechnung.

in TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklage	Sonstige Rücklagen	Konzernbilanzgewinn/-verlust	Den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital
<b>Stand 31. März 2022</b>	<b>13.000</b>	<b>117.509</b>	<b>-42.994</b>	<b>-4.319</b>	<b>83.196</b>	<b>-5.294</b>	<b>77.902</b>
Dividende				0	0	-270	-270
Periodenergebnis				295	295	1.468	1.763
Sonstiges Ergebnis der Periode:					0		
Währungsumrechnungsdifferenzen			-13.988		-13.988	-2.286	-16.275
<b>Stand 30. September 2022</b>	<b>13.000</b>	<b>117.509</b>	<b>-56.982</b>	<b>-4.024</b>	<b>69.503</b>	<b>-6.382</b>	<b>63.121</b>
<b>Stand 31. März 2021</b>	<b>13.000</b>	<b>117.509</b>	<b>-44.171</b>	<b>4.903</b>	<b>91.241</b>	<b>-6.480</b>	<b>84.761</b>
Dividende				0	0	-67	-67
Periodenergebnis				2.991	2.991	2.387	5.378
Sonstiges Ergebnis der Periode:							
Währungsumrechnungsdifferenzen			-1.467		-1.467	-1.813	-3.280
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses			-90	90	0		0
<b>Stand 30. September 2021</b>	<b>13.000</b>	<b>117.509</b>	<b>-45.728</b>	<b>7.984</b>	<b>92.765</b>	<b>-5.973</b>	<b>86.792</b>

Das eingetragene und vollständig einbezahlte Grundkapital von Kapsch TrafficCom AG beträgt EUR 13.000.000. Es verteilt sich auf 13.000.000 nennwertlose Inhaberaktien. Jede Aktie berechtigt zu einer Stimme. Zum Stichtag 30. September 2022 hielt Kapsch TrafficCom AG keine eigenen Aktien.

## Kapsch TrafficCom – Konsolidierte Kapitalflussrechnung.

in TEUR	Erläuterung	H1 2021/22	H1 2022/23
<b>Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit</b>		<b>10.647</b>	<b>4.732</b>
Planmäßige Abschreibungen		10.855	10.246
Wertminderungen und Wertaufholungen		-107	0
Veränderung Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses		-872	-1.180
Veränderung langfristiger Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, langfristiger Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen und sonstiger langfristiger Vermögenswerte		-712	-1.757
Veränderung langfristiger Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, langfristiger Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen und sonstiger langfristiger Verbindlichkeiten und Rückstellungen		-9.649	-800
Nettozahlungen von Ertragsteuern		-1.792	249
Zinseinzahlungen		199	492
Zinsauszahlungen		-2.145	-3.028
Sonstige (netto)		-3.439	-9.801
<b>Cashflow aus dem Ergebnis</b>		<b>2.985</b>	<b>-848</b>
Veränderung des Nettoumlaufvermögens:			
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, kurzfristiger Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen und sonstiger kurzfristiger Vermögenswerte		-5.032	-6.720
Veränderung Vorräte		3.481	-12.171
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, kurzfristiger Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen und sonstiger kurzfristiger Verbindlichkeiten		11.082	14.792
Veränderung kurzfristiger Rückstellungen		-12.766	-4.088
<b>Veränderung des Nettoumlaufvermögens</b>		<b>-3.235</b>	<b>-8.187</b>
<b>Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit</b>		<b>-251</b>	<b>-9.035</b>
Ankauf von Sachanlagen	(7)	-810	-1.706
Ankauf von immateriellen Vermögenswerten	(7)	-42	-509
Ankauf von Wertpapieren, Beteiligungen und sonstigen langfristigen Finanzanlagen		-1.878	-903
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen und der Liquidation von Tochterunternehmen		843	0
Einzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen		694	365
Einzahlungen aus dem Verkauf von immateriellen Vermögenswerten		0	206
Einzahlungen aus dem Verkauf von Wertpapieren und sonstigen finanziellen Vermögenswerten		281	177
<b>Cashflow aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-911</b>	<b>-2.370</b>
<b>Free Cashflow <sup>1)</sup></b>		<b>-1.162</b>	<b>-11.405</b>
An nicht beherrschende Anteile von Konzerngesellschaften gezahlte Dividende		-67	-270
Zunahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(10)	18.537	1.600
Zunahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	(10)	8.937	4.484
Abnahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	(10)	-58.073	-16.728
Tilgung von Leasingverbindlichkeiten		-8.770	-6.469
<b>Cashflow aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>-39.436</b>	<b>-17.383</b>
Anfangsbestand Finanzmittel		102.010	59.751
Veränderung des Finanzmittelbestands <sup>2)</sup>		-40.598	-28.788
Auswirkungen von Wechselkursänderungen		-316	-130
<b>Endbestand Finanzmittel</b>		<b>61.096</b>	<b>30.833</b>

<sup>1)</sup> Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit + Cashflow aus Investitionstätigkeit

<sup>2)</sup> Free Cashflow + Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

# ***Erläuterungen zum verkürzten konsolidierten Zwischenbericht.***

## *Übersicht.*

<b>Allgemeines</b>	<b>22–23</b>
1 – Allgemeine Informationen	22
<b>Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung</b>	<b>23–24</b>
2 – Segmentinformation	23
3 – Sonstige betriebliche Erträge	23
4 – Personalaufwand	23
5 – Sonstige betriebliche Aufwendungen	24
6 – Ertragsteuern	24
<b>Konsolidierte Bilanz</b>	<b>25–29</b>
7 – Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	25
8 – Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	25
9 – Finanzinstrumente nach Kategorien	26
10 – Finanzverbindlichkeiten	27
11 – Rückstellungen	28
12 – Eventualschulden und sonstige Haftungsverhältnisse	29
<b>Sonstiges</b>	<b>29–31</b>
13 – Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen	29
14 – Risikomanagement und Kapitalmanagement	31
15 – Neue und geänderte Standards und Interpretationen	31
16 – Wesentliche Ereignisse nach dem 30. September 2022	31

## 1 Allgemeine Informationen.

Kapsch TrafficCom ist ein internationaler Anbieter von anspruchsvollen Technologien, Lösungen und Dienstleistungen im Bereich der intelligenten Transportsysteme (Intelligent Transportation Systems, ITS). Diese unterstützen und optimieren den Verkehr. Sie nutzen dafür Informations- und Kommunikationstechnologien.

Kapsch TrafficCom Group agiert in zwei Segmenten: Maut und Verkehrsmanagement.

### **Maut.**

Dieses Segment umfasst die Errichtung sowie den technischen und kommerziellen Betrieb von Mautsystemen. In der Regel werden Projekte von öffentlichen Stellen oder privaten Konzessionären ausgeschrieben und vergeben. Mautsysteme können einzelne Fahrspuren, Straßenabschnitte und -netzwerke wie auch landesweite Straßennetze umfassen. Die Herstellung und Beschaffung von Komponenten, sowohl zur Erweiterung und Adaptierung der von Kapsch TrafficCom errichteten Systeme als auch für Dritte, ergänzen das Leistungsportfolio von Kapsch TrafficCom; Mautdienste für Geschäfts- und Privatkunden runden es ab.

### **Verkehrsmanagement.**

Von diesem Segment werden primär die Errichtung und der Betrieb von Systemen und Lösungen zur Steuerung des Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens sowie das damit verbundene Komponentengeschäft umfasst. Der strategische Fokus liegt auf den Bereichen Verkehrsoptimierung, Entscheidungsintelligenz (Verkehrsanalyse, -simulation und -prognose) sowie Betrieb von Mobilitätsplattformen und -diensten. Eine Grundlage dafür ist die Nutzung der zunehmenden Datenmengen zur Analyse, Simulation und intelligenten Steuerung von Verkehrsströmen und Mobilitätsverhalten. Kunden im Segment Verkehrsmanagement sind vorwiegend öffentliche Stellen, aber auch private Unternehmen.

### **1.1 Konzernstruktur und Konsolidierungskreis.**

Die Muttergesellschaft (berichtendes Unternehmen) dieses Konzerns ist Kapsch TrafficCom AG. Dabei handelt es sich um eine Aktiengesellschaft, eingetragen und ansässig in Wien, Österreich. Die eingetragene Adresse lautet: Am Europlatz 2, 1120 Wien.

Am 29. August 2022 vereinbarte Kapsch TrafficCom den Rückzug aus dem spanischen Geschäftsbereich öffentlicher Verkehr, der nicht unmittelbar zum strategischen Kerngeschäft zählt, durch den Verkauf der Konzerngesellschaft „Arce Mobility Solutions“ an das Technologieunternehmen Kontron („Signing“). Das Closing wird vorbehaltlich der behördlichen Freigaben im Laufe des dritten Quartals mit einem positiven Ergebniseffekt erwartet.

Weitere Informationen zur Konzernstruktur und zum Konsolidierungskreis können dem Konzernabschluss zum 31. März 2022 entnommen werden.

### **1.2 Grundlagen der Erstellung.**

Der verkürzte konsolidierte Zwischenbericht für das zum 30. September 2022 endende Halbjahr wurde im Einklang mit den vom IASB herausgegebenen International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, gemäß IAS 34 Zwischenabschlüsse erstellt und ist nur gemeinsam mit dem Konzernabschluss zum 31. März 2022 zu lesen.

Der verkürzte konsolidierte Zwischenbericht wurde weder einer Prüfung noch einer prüferischen Durchsicht durch einen Abschlussprüfer unterzogen.

Beträge werden zum Zweck der Übersichtlichkeit gerundet und soweit nicht anders angegeben in tausend Euro (TEUR) ausgewiesen. Für Berechnungen werden aber die genauen Beträge einschließlich nicht dargestellter Ziffern verwendet, sodass Rundungsdifferenzen auftreten können.

Die im vorliegenden verkürzten konsolidierten Zwischenbericht für das zum 30. September 2022 endende Halbjahr angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind grundsätzlich konsistent mit jenen aus dem Konzernabschluss zum 31. März 2022 (Erläuterung 35). Ausgenommen sind die in Erläuterung 15 angeführten neuen bzw. geänderten IFRS und IFRIC.

### 1.3 Ermessensentscheidungen und Schätzungen.

Bei der Erstellung des Halbjahresfinanzberichts traf der Konzern Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen. Diese betrafen die Anwendung von Rechnungslegungsmethoden sowie die ausgewiesenen Beträge von Vermögenswerten, Schulden, Erträgen und Aufwendungen. Tatsächliche Ergebnisse können von diesen Schätzungen abweichen. Sämtliche Schätzungen und Beurteilungen werden fortlaufend neu bewertet. Sie basieren auf historischen Erfahrungen und weiteren Faktoren, einschließlich Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen.

Im Konzernabschluss zum 31. März 2022 werden in Erläuterung 1.4 die wesentlichen Schätzungen und Annahmen beschrieben. Diese wurden auch für die Erstellung des vorliegenden Abschlusses zum ersten Halbjahr 2022/23 angewandt.

## 2 Segmentinformation.

Die folgende Tabelle zeigt die Umsätze nach Geschäftstypen, die auch den Leistungsverpflichtungen gemäß IFRS 15 entsprechen:

	H1 2021/22			H1 2022/23		
	Maut	Verkehrsmanagement	Konzern	Maut	Verkehrsmanagement	Konzern
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>181.041</b>	<b>74.128</b>	<b>255.169</b>	<b>195.320</b>	<b>69.432</b>	<b>264.752</b>
Errichtung	38.522	30.627	69.149	54.154	20.460	74.613
Betrieb	111.113	40.649	151.762	101.979	46.469	148.448
Komponenten	31.406	2.852	34.258	39.187	2.503	41.690
<b>Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit</b>	<b>1.335</b>	<b>9.312</b>	<b>10.647</b>	<b>2.466</b>	<b>2.266</b>	<b>4.732</b>
<b>EBIT-Marge</b>	<b>0,7 %</b>	<b>12,6 %</b>	<b>4,2 %</b>	<b>1,3 %</b>	<b>3,3 %</b>	<b>1,8 %</b>

Im ersten Halbjahr 2022/23 trug, wie im Vorjahr, kein Kunde zu mehr als 10 % des Umsatzes bei.

## 3 Sonstige betriebliche Erträge.

	H1 2021/22	H1 2022/23
Operative Fremdwährungsgewinne	4.055	13.316
Erträge aus der vorzeitigen Beendigung eines Leasingvertrages	3.143	0
Übrige betriebliche Erträge	3.685	2.103
<b>Gesamt</b>	<b>10.883</b>	<b>15.419</b>

Die operativen Fremdwährungsgewinne beruhen im ersten Halbjahr 2022/23 hauptsächlich auf Wechselkursschwankungen des US-Dollars (USD) gegenüber dem Euro (EUR) und dem kanadischen Dollar (CAD), der Großteil davon ist nicht realisiert. Der Ertrag aus der vorzeitigen Beendigung eines Leasingvertrages im ersten Halbjahr des Vorjahres in Höhe von TEUR 3.143 betraf einen Leasingvertrag in den USA. Aus der vorzeitigen Beendigung und der damit verbundenen Auflösung der Leasingverbindlichkeit entstand trotz Auflösungszahlung in Höhe von TEUR 1.867 ein Ertrag, da das Nutzungsrecht bereits in der Vorperiode wertgemindert wurde.

## 4 Personalaufwand.

Der Personalaufwand stieg im ersten Halbjahr 2022/23 um 9,2 % auf TEUR 125.610 und ist vor allem durch ungünstige Währungsentwicklungen, Gehaltsindexierungen in unterschiedlichen Ländern sowie die Veränderung der variablen Vergütungskonfiguration begründet. Der Personalstand zum 30. September 2022 betrug 4.195 Personen und liegt damit um 7,1 % unter dem Vergleichswert des Vorjahres (30. September 2021: 4.526).

## 5 Sonstige betriebliche Aufwendungen.

	H1 2021/22	H1 2022/23
Kommunikations- und IT-Aufwand	7.584	7.272
Rechts- und Beratungsaufwand	6.865	5.395
Operative Fremdwährungsverluste	1.162	4.137
Instandhaltung	2.414	3.646
Reisekosten	1.323	2.799
Kfz-Aufwand	1.800	2.355
Mieten und Gebäudeaufwand	1.690	1.817
Lizenz- und Patentaufwand	4.612	1.623
Marketing- und Werbekosten	1.858	1.573
Versicherungsaufwand	1.737	1.508
Büroaufwendungen	1.163	1.192
Übriger betrieblicher Aufwand	4.966	2.198
<b>Gesamt</b>	<b>37.173</b>	<b>35.515</b>

Der Lizenz- und Patentaufwand sank um TEUR 2.989, nachdem im ersten Halbjahr des Vorjahres Einmaleffekte für die Beilegung eines Patentstreits in Höhe von TEUR 2.988 enthalten waren. Folglich sanken auch die Kosten für Rechts- und Beratungsaufwand im ersten Halbjahr 2022/23 gegenüber der Vorperiode um TEUR 1.470. Die operativen Fremdwährungsverluste stiegen im ersten Halbjahr 2022/23 um TEUR 2.975 an, vor allem im Zusammenhang mit dem US-Dollar (USD) gegenüber dem Euro (EUR). Auch die Reisekosten stiegen gegenüber der Vorperiode um TEUR 1.476 auf Vorkrisenniveau an und spiegeln damit den Wegfall des Großteiles der Reisebeschränkungen aufgrund von COVID-19. Der übrige betriebliche Aufwand enthält verschiedene Aufwandspositionen, jede kleiner als EUR 1 Mio. in der aktuellen Berichtsperiode und in der Vergleichsperiode des Vorjahres.

## 6 Ertragsteuern.

Die Ertragsteuern betreffen laufende Gewinnsteuern und latente Steueransprüche und -schulden. Der tatsächliche Steueraufwand wird erst zum Ende des Geschäftsjahres ermittelt. Unterjährig verwendet Kapsch TrafficCom einen theoretischen Steuersatz. Dieser wird auf das Konzernergebnis vor Steuern, das um die bereits besteuerten anteiligen Ergebnisse aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie Wertminderungen auf Firmenwerte bereinigt wurde, angewandt. Am Jahresende kann der effektive Steuersatz vom unterjährigen (theoretischen) Steuersatz abweichen. Dies kann sich ergeben aus der unterschiedlichen Besteuerung in den verschiedenen Ländern, der Berücksichtigung oder Wertberichtigung von steuerlichen Verlustvorträgen sowie Steuerfreibeträgen und permanenten Steuerdifferenzen.

Im ersten Halbjahr 2022/23 wurde, wie im Vorjahr, ein theoretischer Steuersatz in Höhe von 25 % angewandt. Dieser basiert auf einer nach Umsatz gewichteten Analyse der Nominalsteuersätze der einzelnen Länder, in denen Kapsch TrafficCom aktiv ist.



## 7 Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte.

	H1 2021/22	H1 2022/23
<b>Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres</b>	<b>91.400</b>	<b>84.741</b>
Zugänge	3.723	2.215
Zugänge von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen	7.049	15.598
Abgänge	-405	-506
Abgänge von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen	-582	-2.549
Abgänge aufgrund Endkonsolidierungen von Tochtergesellschaften	-458	0
Zuschreibungen von Wertminderungen auf Nutzungsrechte aus Leasingverträgen	107	0
Abschreibungen und sonstige Umgliederungen	-4.564	-4.412
Abschreibungen von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen	-6.291	-5.834
Währungsumrechnungsdifferenzen	110	2.416
<b>Buchwert zum 30. September des Geschäftsjahres</b>	<b>90.089</b>	<b>91.670</b>

Die Zugänge von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen im ersten Halbjahr 2022/23 betreffen im Wesentlichen die Verlängerung des Mietvertrages für das Bürogebäude des Headquarters in Wien bis zum Jahr 2032.

Zum 30. September 2022 sind in den Sachanlagen Nutzungsrechte aus Leasingverträgen in Höhe von TEUR 45.572 (31. März 2022: TEUR 36.576) enthalten.

## 8 Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.

Die Details zu den assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind im Konzernabschluss 2021/22 ersichtlich.

	H1 2021/22	H1 2022/23
<b>Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres</b>	<b>29.751</b>	<b>27.832</b>
Anteiliges Periodenergebnis das Kerngeschäft betreffend	-1.333	-979
Anteiliges Periodenergebnis aus Finanzinvestitionen	-167	-620
Währungsumrechnungsdifferenzen	-15	-56
<b>Buchwert zum 30. September des Geschäftsjahres</b>	<b>28.236</b>	<b>26.178</b>
davon Anteile an assoziierten Unternehmen	8.900	7.924
davon Anteile an Gemeinschaftsunternehmen	19.336	18.253

Die Anteile an assoziierten Unternehmen betrafen zum 30. September 2022, wie zum 30. September 2021 sowie zum 31. März 2022, die Traffic Technology Services Inc., USA.

Die Anteile an Gemeinschaftsunternehmen betrafen zum 30. September 2022, wie zum 30. September 2021 und zum 31. März 2022, im Wesentlichen das Gemeinschaftsunternehmen autoTicket GmbH, Deutschland.

Für den Ausweis der anteiligen Ergebnisse aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen in der Gewinn- und Verlustrechnung ist eine Einzelbewertung vorzunehmen. Zählen die Aktivitäten und strategische Ausrichtungen eines Unternehmens zum Kerngeschäft von Kapsch TrafficCom, werden die anteiligen Ergebnisse im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit von Kapsch TrafficCom ausgewiesen, andernfalls im Ergebnis vor Steuern.

## 9 Finanzinstrumente nach Kategorien.

Finanzinstrumente nach Kategorie zum Buchwert	31. März 2022	30. Sept. 2022
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige und langfristige Vermögenswerte</b>	<b>135.550</b>	<b>139.139</b>
<b>Fortgeführte Anschaffungskosten</b>	<b>98.023</b>	<b>104.534</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (lang- und kurzfristig)	98.023	104.534
<b>Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert</b>	<b>1.545</b>	<b>1.434</b>
Derivative Finanzinstrumente (Fair Value Level 2)	1.545	1.434
<b>Sonstige nicht finanzielle Vermögenswerte <sup>1)</sup></b>	<b>35.982</b>	<b>33.171</b>
<b>Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen (lang- und kurzfristig) zu fortgeführten Anschaffungskosten</b>	<b>87.490</b>	<b>92.308</b>
<b>Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Beteiligungen (lang- und kurzfristig) Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert</b>	<b>3.807</b>	<b>3.631</b>
Wertpapiere (Fair Value Level 1)	3.700	3.524
Beteiligungen (Fair Value Level 3)	107	107
<b>Fortgeführte Anschaffungskosten</b>	<b>12.757</b>	<b>14.969</b>
Sonstige finanzielle Forderungen und Ausleihungen (langfristig)	11.177	12.887
Sonstige finanzielle Forderungen und Ausleihungen (kurzfristig)	1.580	2.082
<b>Liquide Mittel zu fortgeführten Anschaffungskosten</b>	<b>59.751</b>	<b>30.833</b>
<b>Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig) zu fortgeführten Anschaffungskosten</b>	<b>180.065</b>	<b>175.105</b>
Schuldscheindarlehen (Fair Value Level 2)	31.479	31.484
Projektfinanzierung (Fair Value Level 2)	33.226	30.763
Betriebsmittelkredite (Fair Value Level 2)	99.626	94.479
Sonstige Finanzverbindlichkeiten (Fair Value Level 2)	15.734	18.379
<b>Leasingverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig) zu fortgeführten Anschaffungskosten</b>	<b>39.544</b>	<b>48.153</b>
Leasingverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig) <sup>2)</sup>	39.544	48.153
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zu fortgeführten Anschaffungskosten</b>	<b>71.476</b>	<b>76.557</b>
<b>Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen (lang- und kurzfristig) Fortgeführte Anschaffungskosten</b>	<b>46.543</b>	<b>52.248</b>
<b>Fortgeführte Anschaffungskosten</b>	<b>425</b>	<b>360</b>
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	425	360
<b>Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert</b>	<b>74</b>	<b>74</b>
Derivative Finanzinstrumente (Fair Value Level 2)	74	74
<b>Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1)</sup></b>	<b>46.044</b>	<b>51.814</b>

<sup>1)</sup> Nicht finanzielle Forderungen und Verbindlichkeiten dienen nur zur Abstimmung mit der jeweiligen Bilanzposition.

<sup>2)</sup> Leasingverbindlichkeiten sind finanzielle Schulden, die jedoch nicht den Angabepflichten gemäß IFRS 7 unterliegen.

### Beizulegender Zeitwert.

Die Details zu den Fair-Value-Hierarchien sind im Konzernabschluss 2021/22 ersichtlich. Es wurden seither keine Umgliederungen zwischen den Hierarchiestufen vorgenommen.

Der Buchwert der folgenden Positionen, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, stellt entsprechend IFRS 7.29 einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert dar: „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte“, „Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen“, „sonstige kurzfristige finanzielle Forderungen und Ausleihungen“, „liquide Mittel“, „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen“ sowie „sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen“.

Der beizulegende Zeitwert der lang- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten betrug zum 30. September 2022 für das Schulscheindarlehen TEUR 31.245 (31. März 2022: TEUR 31.478), für die Projektfinanzierung TEUR 30.166 (31. März 2022: TEUR 33.236), für die lang- und kurzfristigen Betriebsmittelkredite TEUR 93.652 (31. März 2022: TEUR 99.229) und für die sonstigen Finanzverbindlichkeiten TEUR 18.363 (31. März 2022: TEUR 15.692).

### Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertragsvermögenswerten aus Kundenverträgen.

Die Wertberichtigungen zu „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen“ stiegen im ersten Halbjahr 2022/23 um TEUR 120 (Vorjahr: TEUR -186). Die Wertberichtigungen zu „Vertragsvermögenswerten aus Kundenverträgen“ sind um TEUR 1.123 gesunken (Vorjahr: TEUR +12). Die Effekte wurden erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst.

Für Beteiligungen, die nach Level 3 bewertet werden, gab es im ersten Halbjahr 2022/23 keine Anpassungen.

## 10 Finanzverbindlichkeiten.

	31. März 2021	30. Sept. 2021	31. März 2022	30. Sept. 2022
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	120.895	146.846	136.051	64.652
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	102.362	45.649	44.013	110.453
	<b>223.257</b>	<b>192.495</b>	<b>180.065</b>	<b>175.105</b>

Die Bewegungen stellen sich wie folgt dar:

	H1 2021/22			H1 2022/23		
	Langfristig	Kurzfristig	Summe	Langfristig	Kurzfristig	Summe
<b>Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres</b>	<b>120.895</b>	<b>102.362</b>	<b>223.257</b>	<b>136.051</b>	<b>44.013</b>	<b>180.065</b>
Umgliederung	7.374	-7.374	-0	-73.982	73.982	-0
Zugänge	18.537	8.937	27.474	1.600	4.484	6.084
Rückzahlungen	0	-58.073	-58.073	0	-16.728	-16.728
Währungsumrechnungsdifferenzen und sonstige nicht zahlungswirksame Veränderungen	40	-205	-164	982	4.702	5.684
<b>Buchwert zum 30. September des Geschäftsjahres</b>	<b>146.846</b>	<b>45.649</b>	<b>192.495</b>	<b>64.652</b>	<b>110.453</b>	<b>175.105</b>

Zugänge und Rückzahlungen sind zahlungswirksam. Umgliederungen zwischen langfristigen und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten sind nicht zahlungswirksam und beziehen sich auf Reklassifizierungen aufgrund der geplanten Rückzahlungen bzw. Restlaufzeiten.

Die Bruttocashflows (inklusive Zinsen) der Finanzverbindlichkeiten stellen sich wie folgt dar:

	30. Sept. 2021	30. Sept. 2022
In den nächsten 6 Monaten	42.540	20.793
In den nächsten 7 bis 12 Monaten	6.830	92.478
<b>Bruttocashflows bis zu einem Jahr</b>	<b>49.370</b>	<b>113.272</b>
Zwischen 1 und 2 Jahren	71.285	22.599
Zwischen 2 und 3 Jahren	32.952	18.550
Zwischen 3 und 4 Jahren	10.836	10.030
Zwischen 4 und 5 Jahren	19.004	5.017
<b>Bruttocashflows 2-5 Jahre</b>	<b>134.077</b>	<b>56.197</b>
<b>Bruttocashflows größer 5 Jahre</b>	<b>17.621</b>	<b>9.100</b>
<b>Gesamt</b>	<b>201.068</b>	<b>178.569</b>

## 11 Rückstellungen.

	31. März 2021	30. Sept. 2021	31. März 2022	30. Sept. 2022
Langfristige Rückstellungen	3.349	2.557	1.685	1.510
Kurzfristige Rückstellungen	42.472	29.705	28.630	24.542
	<b>45.820</b>	<b>32.263</b>	<b>30.315</b>	<b>26.053</b>

	31. März 2022	Zuführung und Aufzinsung	Verwendung	Auflösung	Umgliederung	Währungsumrechnungsdifferenzen	30. Sept. 2022
Garantien und Produkthaftungen	512	0	0	0	-127	0	386
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	75	0	0	0	-25	0	50
Restrukturierungsrückstellung	22	0			-20	0	2
Sonstige langfristige Rückstellungen	1.076	0	0	-15	0	11	1.072
<b>Langfristige Rückstellungen, gesamt</b>	<b>1.685</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-15</b>	<b>-172</b>	<b>11</b>	<b>1.510</b>
		0					
Garantien und Produkthaftungen	1.772	0	0	-195	127	27	1.730
Drohverlustrückstellung	20.976	727	-653	-6.376	0	1.996	16.670
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	4.457	0	-25	0	25	-2	4.455
Rechts- und Prozesskosten, Vertragsrisiken	305	0	-63	-37	0	8	213
Restrukturierungsrückstellung	155	0	-85	0	20	-2	87
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	965	1.632	-292	-856	0	-62	1.387
<b>Kurzfristige Rückstellungen, gesamt</b>	<b>28.630</b>	<b>2.359</b>	<b>-1.118</b>	<b>-7.465</b>	<b>172</b>	<b>1.965</b>	<b>24.542</b>
<b>Summe</b>	<b>30.315</b>	<b>2.359</b>	<b>-1.118</b>	<b>-7.480</b>	<b>0</b>	<b>1.976</b>	<b>26.053</b>

Die Drohverlustrückstellung zum 30. September 2022 betraf, wie zum 31. März 2022, vor allem Errichtungsprojekte einer amerikanischen Tochtergesellschaft, die nicht gewinnbringend abgeschlossen werden können.

	31. März 2021	Zuführung und Auf- zinsung	Ver- wendung	Auf- lösung	Um- gliede- rung	Währungs- umrechnungs- differenzen	30. Sept. 2021
Garantien und Produkthaftungen	1.177	0	0	0	-57	0	1.120
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	194	0	0	0	-119	0	75
Restrukturierungsrückstellung	556	0			-556	0	0
Sonstige langfristige Rückstellungen	1.422	16	0	-23	-103	50	1.362
<b>Langfristige Rückstellungen, gesamt</b>	<b>3.349</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>-23</b>	<b>-834</b>	<b>50</b>	<b>2.557</b>
Garantien und Produkthaftungen	1.011	0	0	-13	57	8	1.063
Drohverlustrückstellung	19.611	4.782	-9.174	-3	0	175	15.391
Projektrückstellungen (ausgenommen Drohverluste)	7.685	3	-25	-12	119	16	7.784
Rechts- und Prozesskosten, Vertragsrisiken	9.650	104	-6.785	0	0	-69	2.901
Restrukturierungsrückstellung	3.361	0	-2.461	-397	534	1	1.038
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	1.153	1.286	-112	-921	125	-4	1.528
<b>Kurzfristige Rückstellungen, gesamt</b>	<b>42.472</b>	<b>6.175</b>	<b>-18.557</b>	<b>-1.346</b>	<b>834</b>	<b>127</b>	<b>29.705</b>
<b>Summe</b>	<b>45.820</b>	<b>6.191</b>	<b>-18.557</b>	<b>-1.368</b>	<b>0</b>	<b>177</b>	<b>32.263</b>

## 12 Eventualschulden und sonstige Haftungsverhältnisse.

Die Eventualschulden des Konzerns resultieren vor allem aus Großprojekten. Hier verlangen Kunden oft die Abgabe von umfangreichen Bankgarantien als Sicherheitsleistung für Angebotspflichten (Bid Bonds) oder zur Absicherung möglicher Gewährleistungsansprüche (Performance Bonds). Diese werden von Banken und Kreditversicherungsunternehmen ausgestellt. Entspricht Kapsch TrafficCom nicht den vertraglichen Verpflichtungen, besteht das Risiko einer Inanspruchnahme. Diese führt wiederum zu einem Regressanspruch der Bank oder des Versicherers gegen den Konzern.

Die Eventualschulden enthalten gemäß branchenüblichen Usancen ausschließlich Verpflichtungen gegenüber Dritten. Diese stellen sich wie folgt dar:

<b>Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien, Performance und Bid Bonds</b>	<b>31. März 2022</b>	<b>30. Sept. 2022</b>
Nordamerika (Mautprojekte)	27.363	28.856
Australien (Mautprojekte)	15.919	15.324
	<b>43.281</b>	<b>44.180</b>

Weitere Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien von Banken oder Versicherungen, bei denen ein Ressourcenabfluss auch für die Zukunft als unwahrscheinlich eingeschätzt wird, sind im Ausmaß von TEUR 305.590 (31. März 2022: TEUR 267.417) nicht in der Bilanz oder den Eventualschulden enthalten.

Die Angaben zum Gemeinschaftsunternehmen autoTicket GmbH, Deutschland, sind unverändert zum Konzernabschluss per 31. März 2022 und können dort in Erläuterung 29 nachgelesen werden.

## 13 Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen.

Zu den nahestehenden Unternehmen und Personen von Kapsch TrafficCom zählen insbesondere Unternehmen des Kapsch Konzerns einschließlich Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierter Unternehmen, deren Organe (Vorstand bzw. Geschäftsführung und Aufsichtsrat, wenn vorhanden) sowie nahe Angehörige der Organe und von diesen beherrschte oder maßgeblich beeinflusste Unternehmen.

Direkte Muttergesellschaft des berichtenden Unternehmens ist KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH (KAPSCH Group), Wien. Diese Gesellschaft ist eine 100 %ige Tochtergesellschaft der DATAX HandelsgmbH, Wien und das oberste beherrschende Unternehmen von Kapsch TrafficCom AG und oberste Konzerngesellschaft der Kapsch Group. Als Schwestergesellschaften werden alle Tochterunternehmen von KAPSCH Group bezeichnet, die nicht Teil von Kapsch TrafficCom Group sind. Die Kapsch BusinessCom Gruppe wurde im ersten Halbjahr 2021/22 noch als Schwestergesellschaft dargestellt, schied aber im Oktober 2021 aus der KAPSCH Group aus.

Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über die Umsätze und Aufwendungen sowie Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen.

	H1 2021/22	H1 2022/23
<b>Muttergesellschaft</b>		
Umsätze	0	30
Aufwendungen	-564	-39
Ertrag (+) / Aufwand (-) aus Steuerumlage	581	0
<b>Schwestergesellschaften</b>		
Umsätze	342	69
Aufwendungen	-5.691	-2.970
<b>Assoziierte Unternehmen</b>		
Umsätze	0	0
Aufwendungen	0	0
<b>Gemeinschaftsunternehmen</b>		
Umsätze	82	76
Aufwendungen	-2.081	-1.554
<b>Sonstige nahestehende Personen und Unternehmen</b>		
Umsätze	0	0
Aufwendungen	-3.414	-28

	31. März 2022	30. Sept. 2022
<b>Muttergesellschaft</b>		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	42	36
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten (-)	-310	-349
<b>Schwestergesellschaften</b>		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	88	36
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten (-)	-3.518	-6.185
<b>Assoziierte Unternehmen</b>		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	875	1.505
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten (-)	0	0
<b>Gemeinschaftsunternehmen</b>		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	9.317	10.403
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten (-)	-558	-1.477
<b>Sonstige nahestehende Personen und Unternehmen</b>		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	0	7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten einschließlich Verpflichtungen aus Altersvorsorge (-)	-10.482	-9.500

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte an Gemeinschaftsunternehmen betrafen im Wesentlichen eine Finanzierung an die autoTicket GmbH, Deutschland.

Einzelne Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats von Kapsch TrafficCom AG bekleiden auch Vorstands- oder Aufsichtsratsposten in der KAPSCH Group und/oder ihren Tochterunternehmen. In diesem Zusammenhang sei auf den konsolidierten Corporate-Governance-Bericht 2021/22 verwiesen. Außerdem übernahm Andreas Hämmerle, CFO von Kapsch TrafficCom, mit 7. Oktober 2021 die Funktion eines Geschäftsführers in der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH.

Eine umfassende Darstellung der verschiedenen Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen kann Erläuterung 32 des Konzernabschlusses 2021/22 entnommen werden.

## 14 Risikomanagement und Kapitalmanagement.

Die finanziellen Risiken, denen Kapsch TrafficCom ausgesetzt ist, sind im Konzernabschluss zum 31. März 2022 (Erläuterung 33) sowie im Konzernlagebericht des ersten Halbjahres 2022/23 beschrieben.

## 15 Neue und geänderte Standards und Interpretationen.

Neue/geänderte IFRS		Veröffentlicht durch das IASB und von der EU übernommen	Anzuwenden für Geschäftsjahre beginnend am oder nach dem	Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IAS 16	Erlöse vor beabsichtigter Nutzung	Mai 2020	1. Jänner 2022	Keine
IFRS 3	Verweis auf das Rahmenkonzept der IFRS	Mai 2020	1. Jänner 2022	Keine
IAS 37	Belastende Verträge – Kosten der Vertragserfüllung	Mai 2020	1. Jänner 2022	Keine
AIP 2018-2020	Jährliche Verbesserungen der IFRS (Zyklus 2018–2020)	Mai 2020	1. Jänner 2022	Keine

Aus der Anwendung der neuen/geänderten Standards haben sich keine Auswirkungen auf den verkürzten konsolidierten Zwischenbericht ergeben.

## 16 Wesentliche Ereignisse nach dem 30. September 2022.

Es sind keine wesentlichen Ereignisse nach dem 30. September 2022 eingetreten, über die zu berichten wäre.

Wien, am 15. November 2022

Der Vorstand



Georg Kapsch  
Vorsitzender des Vorstands



Andreas Hämmerle  
Mitglied des Vorstands



Alfredo Escribá Gallego  
Mitglied des Vorstands

## Finanzkalender.

22. Februar 2023	Ergebnis Q1–Q3 2022/23
14. Juni 2023	Ergebnis GJ 2022/23
17. August 2023	Ergebnis Q1 2023/24
27. August 2023	Nachweisstichtag: Hauptversammlung
6. September 2023	Hauptversammlung
15. November 2023	Ergebnis H1 2023/24
21. Februar 2024	Ergebnis Q1–Q3 2023/24

## Kontakt für Investoren.

Investor Relations Team	Marcus Handl, Valerie Riegler
Aktionärstelefon	+43 50 811 1122
E-Mail	IR.kapschtraffic@kapsch.net
Website	www.kapsch.net

## Haftungsausschluss.

Bestimmte Aussagen in diesem Bericht sind zukunftsgerichtet. Sie enthalten die Worte „glauben“, „beabsichtigen“, „erwarten“, „planen“, „annehmen“ und Begriffe ähnlicher Bedeutung. Zukunftsgerichtete Aussagen spiegeln die Ansichten und Erwartungen der Gesellschaft wider. Die tatsächlichen Ereignisse können aufgrund einer Reihe von Faktoren wesentlich von der erwarteten Entwicklung abweichen. Die Leserin/Der Leser sollte daher nicht unangemessen auf diese zukunftsgerichteten Aussagen vertrauen. Kapsch TrafficCom ist nicht verpflichtet, das Ergebnis allfälliger Berichtigungen der hierin enthaltenen zukunftsgerichteten Aussagen zu veröffentlichen, außer dies ist nach anwendbarem Recht erforderlich.

Dieser Bericht wurde mit größtmöglicher Sorgfalt und unter gewissenhafter Prüfung sämtlicher Daten erstellt. Satz- und Druckfehler können dennoch nicht ausgeschlossen werden.

Bei Personenbezeichnungen achten die Autoren darauf, möglichst durchgängig die männliche und die weibliche Form zu verwenden (zum Beispiel Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter). Aus Gründen der Lesbarkeit wird vereinzelt nur die männliche Form angeführt. Es sind aber stets Männer, Frauen und Personen des dritten Geschlechts gemeint.

Dieser Bericht stellt keine Empfehlung oder Einladung dar, Wertpapiere von Kapsch TrafficCom zu kaufen oder zu verkaufen.

## Impressum.

Medieninhaber und Hersteller: Kapsch TrafficCom AG  
Verlags- und Herstellungsort: Wien, Österreich  
Redaktionsschluss: 15. November 2022



## **Kapsch TrafficCom**

Kapsch TrafficCom ist ein weltweit anerkannter Anbieter von Verkehrslösungen für nachhaltige Mobilität, mit Projekterfolgen in mehr als 50 Ländern. Innovative Lösungen in den Anwendungsbereichen Maut, Mautdienstleistungen, Verkehrsmanagement und Demand Management tragen zu einer gesünderen Welt ohne Staus bei.

Mit One-Stop-Shop-Lösungen deckt das Unternehmen die gesamte Wertschöpfungskette der Kunden ab, von Komponenten über Design bis zu der Implementierung und dem Betrieb von Systemen.

Kapsch TrafficCom, mit Hauptsitz in Wien, verfügt über Tochtergesellschaften und Niederlassungen in mehr als 25 Ländern und notiert im Segment Prime Market der Wiener Börse (Symbol: KTCG). Im Geschäftsjahr 2021/22 erwirtschafteten 4.220 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen Umsatz von rund EUR 520 Mio.

**>>> [www.kapsch.net](http://www.kapsch.net)**